Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 3439 de 2009

Versión Taquigráfica N° 141 de 2010

CÁMARA NACIONAL DE COMERCIO Y SERVICIOS DEL URUGUAY

UNIÓN DE EXPORTADORES DEL URUGUAY

CÁMARA MERCANTIL DE PRODUCTOS DEL PAÍS

ver exposición

CENTRO DE NAVEGACIÓN

ver exposición

CÁMARA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 15 de julio de 2010

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Pedro Saravia.

MIEMBROS: Señores Representantes Gonzalo de Toro, Jorge Pozzi y Richard Sander.

INVITADOS: Por la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay, señora Ana Laura Fernández y señor Sebastián Aragor; por la Unión de Exportadores del Uruguay, señor Rubén Azar; por la Cámara Mercantil de Productos del País, señores ingeniero agrónomo Galdós Ugarte y contador Gonzalo González; por el Centro de Navegación, señores Roberto Mérola y Álvaro Toledo, y por la Cámara de la Marina Mercante Nacional, señores Álvaro Ardao y Jorge Razquín.

SEÑOR PRESIDENTE (Saravia).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a las delegaciones que nos visitan. En esta oportunidad, recibimos a la señora Ana Laura Fernández y al señor Sebastián Aragor, de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay; al señor Rubén Azar, de la Unión de

Exportadores del Uruguay, y al ingeniero Galdós Ugarte y al contador Gonzalo González, de la Cámara Mercantil de Productos del País.

La intención de la Comisión es conocer la opinión de las organizaciones que ustedes representan sobre el proyecto del INALOG o, como lo llamamos nosotros, de "logística", en función de que ya estamos en la etapa final de su consideración. La Comisión debe expedirse y las últimas entidades cuya opinión nos falta recoger son las vuestras y las que comparecerán luego en este ámbito.

Cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR UGARTE.- Si no hay inconvenientes, yo sugeriría que el señor Rubén Azar, quien representa a la Unión de Exportadores del Uruguay y a su vez es un connotado miembro de la comunidad logística que trabajó mucho en las etapas previas y en la generación de estas ideas, nos explicara el fundamento de este proyecto.

SEÑOR AZAR.- Agradezco las palabras del señor Ugarte.

Es cierto que desde hace muchos años, en lo que me es personal, estamos estudiando el tema logístico e intentando hacer aportes en ese sentido al país.

Creemos que el INALOG es en alguna medida un objetivo que estamos a punto de alcanzar a nivel país, ya que tenemos un sector logístico pujante que ha demostrado en todos estos años que ha sabido desarrollarse a pesar de las crisis y de los altibajos. Se trata de un sector que siempre ha ido en crecimiento y que ha sabido aportar al país cifras muy importantes por la vía de la exportación de servicios logísticos.

Hace tiempo que existe un diagnóstico de cómo desarrollar este sector de la manera en que Uruguay se lo merece. Después podemos ver cómo funciona exactamente el sector logístico, sobre todo el que exporta servicios y genera más mano de obra nueva en el país y, de alguna manera, derrama como le gusta decir a los economistas en la sociedad, en la economía. Uno de los problemas que tiene el Uruguay es que las decisiones, las normas, los organismos que actúan a nivel de la logística están muy diseminados. Tenemos al Ministerio de Economía y Finanzas, que a su vez tiene a la Aduana por un lado, a Impositiva por el otro; el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con sus diferentes Divisiones; la Administración Nacional de Puertos; el Ministerio de Relaciones Exteriores. A su vez, todos estos organismos no solo aplican las normas, sino que muchas veces dependen del jerarca de turno que las interpreta de una u otra manera y además negocian en muchos temas directamente vinculados a la logística en distintos niveles. Entonces, es muy difícil encontrar una política de Estado para llevar esto adelante.

Este es un poco el diagnóstico; desde allí, en todos estos años se empiezan a pensar soluciones y surge la idea de tener una Comisión interministerial que dependiese de Presidencia, para poder sentar en una mesa a todas los Ministerios involucrados. En definitiva, surge una cantidad de propuestas y de estudios. Inclusive, se llegó a plantear la creación de un Ministerio de Logística. En la medida que se trata de una actividad que está reportando al Uruguay cerca del mil millones de dólares de ingresos, ameritaría que tuviese un acceso más directo al Poder Ejecutivo. Pero fue decir la palabra mágica "Ministerio" y por suerte se empezó a mover un poco todo, surgiendo la iniciativa por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de crear la Comisión Nacional de Logística que luego se pudiera transformar en el INALOG, Instituto Nacional de Logística. Por nuestra parte, de inmediato apoyamos fervorosamente esa idea y estuvimos colaborando en el armado, imaginación y diseño acerca de qué debería ser y qué debería hacer este Instituto para poder poner el esfuerzo en donde pudieran obtenerse los mayores y más rápidos resultados.

De ese estudio surge claramente lo que el Instituto tiene que hacer para no transformarse en uno más y para no caer en los problemas que queremos solucionar con este organismo y es que tiene que tener foco.

Logística es una palabra muy amplia, que implica mucha cosa. Cuando uno dice logística hay gente que piensa en la infraestructura, en la exportación, en la importación, en la logística nacional, en los depósitos que están en plaza y que, de alguna manera, hacen más eficiente la tarea de algunas empresas locales. Cuando nosotros hablamos de logística para lo que en su momento se concibió la idea de la Comisión, del Ministerio o de esta Institución es para focalizarse en la logística de distribución regional, la que implica que Uruguay trabaje con los flujos comerciales de Argentina, Brasil, Paraguay, del MERCOSUR, y no solamente

con los flujos que el país pueda importar o exportar. Entonces, hay una definición importante sobre cuál logística es la que nosotros pensamos que debería ser en la que este Instituto se focalizara.

La logística de distribución regional es la logística que exporta; la nacional no exporta. Es buena, sana, necesaria, pero no exporta. La que lo hace es la logística regional, la internacional, la que termina vendiendo los servicios a una empresa que no esté en el país. No hay una transferencia de recursos de un no residente a un residente; ahí se genera la exportación en el caso de los servicios.

Dentro de ese esquema, inclusive, visualizamos que esta Institución debería tener cuatro pilares básicos. Los digo rápidamente y después podemos profundizar en ellos, si lo desean. Esto no tiene orden de prelación, porque tienen que estar los cuatro juntos e interactuando. Voy a referirme al marketing que dividimos en marketing nacional, doméstico o interno, y marketing internacional. El doméstico es fundamental porque si los uruguayos no nos damos cuenta del negocio que tenemos allí, de cómo deberíamos cuidarlo, de cómo tenemos que hacer para mejorarlo, de cómo defenderlo a nivel del MERCOSUR, vamos a ir más lento. A nivel nacional debe de haber un entendimiento más fino, porque este es un tema complejo; no es un tema fácil sino bastante árido, amplio y difícil de abarcar para los que no están en el día a día del negocio. Entonces, creo que todo lo que se haga a ese nivel es bueno, todo lo que se insista a nivel nacional en cuanto a difundir el tema, a entenderlo, a estudiarlo, es bueno.

Asimismo, también me referiré al marketing internacional. Uruguay tiene hoy un sistema logístico muy diferenciado de Argentina y de Brasil, que es muy bueno para muchas empresas del exterior, pero que no se conoce. Cuando uno viaja, primero tiene que decir dónde queda Uruguay. Luego, debe decir que Uruguay tiene herramientas diferenciales, que existe una ley de puerto libre, que existen ventajas aduaneras e impositivas y que es bueno para una empresa del exterior tener un stock y utilizar al Uruguay como base y como puerta de entrada a la región.

Lamentablemente, creo que las empresas que hoy trabajan en Uruguay lo hacen más porque nos encontraron a nosotros que porque nosotros hayamos logrado salir a vender al mundo. Esto no es porque no queramos, sino que es una tarea inabarcable para empresas particulares; se hace como país, o es imposible. Como país igual es difícil. Esta, de alguna manera, es una actividad muy similar al turismo. El país hace el marketing como país. No es que cada empresa, cada hotel, cada agencia de viajes o cada empresa vinculada realiza cosas. Cada uno hace lo que puede, pero se ve claramente que cuando el país lo toma se ven mejores resultados. Esto es lo que debería pasar con el INALOG: tomar esa bandera e intentar hacer el marketing país de la mejor manera y más inteligente posible.

El segundo pilar tiene que ver con la revisión de normas, leyes, decretos, resoluciones, que hoy están regulando el sistema logístico de la distribución regional, para proponer mejoras, pero por sobre todas las cosas para poder dotar al Uruguay de una antena de proactividad, porque siempre tiene que estar un paso adelante de sus vecinos. | El día que Uruguay iguale las normas aduaneras, impositivas y portuarias con Argentina y con Brasil que son nuestros principales competidores porque Paraguay y Bolivia son países mediterráneos que siempre van a tener que depender de un puerto de trasbordo, ese negocio va a desaparecer. Nuestro país tiene que ser proactivo siempre en esa materia. Es por ello que pensamos que un instituto especializado podría prever el momento oportuno para sugerir una política diferente al Poder Ejecutivo.

El tercer pilar serían las negociaciones internacionales, que podríamos dividir en dos: intra MERCOSUR y extra MERCOSUR. Sin duda que Uruguay, a nivel del negocio logístico, debe tener una política muy pragmática y proactiva en el MERCOSUR para que los demás países acepten que tenemos la vocación histórica de ser un país de tránsito y de que de alguna manera agrega valor a Brasil y Argentina cuando las mercaderías pasan por aquí. Lejos de que sea algo malo para los vecinos del MERCOSUR, se agrega valor y puedo citar algunos ejemplos al respecto.

No es difícil que Brasil entienda que si una mercadería pasa primero por Uruguay, por lo menos le va a llegar controlada. Uruguay analiza la mercadería desde el punto de vista de la cantidad y de especie, se pesa y se escanea. Quiere decir que actuamos como un seguro inclusive para el fisco argentino o brasileño. Hay más ejemplos en los que Uruguay podría ser proactivo y convencer a sus vecinos de que esto es muy bueno. Nosotros percibimos que los negociadores que tiene Uruguay van con tantas cosas que muchas veces se les escapa defender este tema en particular.

El INALOG pretende ser el cuartito de al lado de los negociadores para que siempre puedan contar con un apoyo técnico y con una visión actualizada para saber qué se juega nuestro país en cada una de estas negociaciones. Esto es a nivel del MERCOSUR.

En cuanto al aspecto internacional, debo decir que Uruguay negocia con muchos países a veces dentro del MERCOSUR y a veces solo. En la medida en que haya conciencia nacional de que este es un negocio bueno, no deben desaprovecharse las oportunidades para promocionarlo. Por ejemplo, cuando vino Bush al Uruguay perdimos una oportunidad de oro de venderle nuestro país para que fuera el centro de distribución de todas las exportaciones americanas a la región. Cuando quisimos plantear esto en su momento ya era tarde porque estaba todo el protocolo armado. De todos modos, con mucho respeto a los arándanos ojalá que Uruguay exporte muchos arándanos, no hablamos de un negocio que podría dejar US$ 1.000:000.000 al Uruguay por concepto de exportaciones y que genera bastante más mano de obra. No hay que perder las oportunidades que tiene el país continuamente para promocionar este negocio. Si hubiese un instituto focalizado en esta materia, sería más fácil llegar con la inquietud y se tendría más presente.

El cuarto pilar no menor es la interacción con la academia. Si nos imaginamos un país desarrollándose a nivel logístico, no va a alcanzar el recurso humano que hoy tenemos y paralelamente vamos a tener que preparar a las personas para poder atender la gran demanda de mano de obra que implica este negocio, si se cumplen las demás condiciones. Hablamos de mano de obra nueva porque son negocios nuevos para el país. Esta es generación genuina de mano de obra.

La logística de distribución regional genera mano de obra capacitada a todo nivel como ingenieros, técnicos y operarios y hasta para el nivel marginal de la sociedad, con muy difícil reinserción laboral. Tenemos muchos ejemplos que a través de esta logística de distribución regional se da trabajo a ese tipo de personas sin capacitación. Digo esto porque muchas veces el trabajo logístico termina siendo reetiquetar bultos o cajitas. Hemos visto mesas con treinta personas trabajando un año entero por un negocio de lamparitas que estaban destinadas al mercado chino, pero hubo que reetiquetarlas en Uruguay porque iban para un supermercado brasileño. Todo esto es valor agregado.

Según nuestros cálculos, cada siete contenedores que llegan al país y a los que se agrega valor, se genera un puesto de trabajo por año. Estamos hablando de que el mercado potencial implica cientos de miles de contenedores que Uruguay podría captar.

Esto también podemos verlo desde el punto de vista de la exportación de servicios. Por ejemplo, un contenedor que ingresa al Uruguay y que transita por algún país vecino sin valor agregado deja una cifra cercana a los US$ 3.000 que se reparte de una manera muy interesante en muchísimas empresas de la sociedad. Y si a esos contenedores les agregamos valor, las cifras se multiplican hasta por cinco. Hay contenedores que llegan a nuestro país y que luego salen en forma parcial a la región, se etiquetan, se fraccionan o se rearman con pedidos. Estos contenedores dejan cifras cercanas a los US$ 20.000 cada uno. Si multiplican esto por 200.000 o 300.000, hablamos de cifras importantísimas tanto en generación de mano de obra como en exportación directa de servicios.

Sinceramente, creemos que si Uruguay hace bien este negocio, podría ser uno de los motores de cambio porque el mercado es ilimitado con respecto a nuestro tamaño; estamos hablando de todo lo que importe o exporte Brasil, Argentina, Paraguay, Bolivia y Chile. Si comprendemos esto es fácil entender que crear un organismo de este tipo con muy pocos recursos es una inversión más que inteligente para el país porque los resultados que se van a obtener son inmensamente más grandes.

Este es un pantallazo general sobre cuáles deberían ser los objetivos de este Instituto. No hablo de infraestructura porque entendamos que no es necesaria. Pensamos que el INALOG no debería moverse de estos cuatro pilares. La infraestructura tiene otros canales en el Estado: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Puerto; hay una conciencia colectiva de que es necesario y bueno contar con infraestructura adecuada.

Reitero: si logramos hacer bien este negocio, podremos apoyar la exportación uruguaya con volúmenes de carga llegando y saliendo del Puerto de Montevideo. Todo eso significa tener barcos prontos para recibir la exportación uruguaya. Además de generar muchísima mano de obra, este servicio de la logística de exportación como ya vimos impacta directamente en la industria del turismo, en la industria de la construcción y en la industria del comercio. Quiere decir que no tiene contraindicaciones de ningún tipo.

Simplemente es un negocio genuino que tenemos allí. Es una piedra preciosa que tenemos que empezar a tallar para sacarle el brillo que el Uruguay le puede sacarle.

SEÑOR PRESIDENTE.- En función de esta explicación y de estas bases, ¿creen que esto está contenido en el proyecto que estamos estudiando?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Entendemos que está contenido. Por supuesto, como todo proyecto es mejorable, pero para eso están ustedes, que son los especialistas en terminar de afinar y redactar los proyectos de ley.

Sin duda, esto está contemplado. El espíritu que hoy reina en la CONALOG es este. Esta institución dependería del Derecho privado. Quiere decir que de la contratación del Gerente General a nuestro juicio, es una de las cosas en las que no podemos equivocarnos dependerá mucho el éxito de este organismo, ya que este pasará también por esa gestión diaria que se le pueda imprimir después.

SEÑOR UGARTE.- Después de la exposición del señor Azar uno podría preguntarse qué estamos haciendo los generadores de cargas nacionales. Nosotros también apoyamos esto, por la importancia que tiene la creación del Instituto para cumplir esas funciones que describió el señor Azar, sobre todo las de marketing internacional. Todos quienes hemos estado en la función pública sabemos de las limitaciones que esta tiene para llevar adelante con flexibilidad ese tipo de emprendimientos. Supongo que esa es la causa fundamental por la cual se está pensando en una persona de derecho público no estatal. Apoyamos la creación del Instituto porque, como generadores de cargas nacionales, creemos que muchos de los beneficios que se van a obtener a través de la acción del Instituto van a redundar en beneficios para los movimientos de mercaderías, ya sean de importación o de exportación de origen nacional.

Tengo un matiz con algo que dijo el señor Azar en cuanto a que la infraestructura va por su lado. Yo creo que el INALOG puede cumplir un rol de asesor del Poder Ejecutivo en relación a las necesidades de infraestructura. Inclusive, los propios movimientos de tránsito que pretende promover el Instituto podrán detectar eventuales cuellos de botella para otros movimientos.

De cualquier manera, creemos que el proyecto es perfectible. No voy a opinar punto por punto porque con lo que ha manifestado el señor Azar ya se pueden hacer un panorama de en qué es en lo que habría que poner o no el énfasis. Sé que el tema de la integración del Instituto es un poco difícil. Estoy trabajando en la CONALOG desde que comenzó a funcionar, y algunos problemas ya los hemos percibido. Se supone que el Instituto va a ser una continuación de la CONALOG con una nueva figura jurídica, y hay algunas cuestiones en materia de integración que tal vez los señores Diputados puedan solucionar. Me refiero a la representación del Estado. Actualmente, el artículo 4º del proyecto dice que será presidida por un representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que habrá un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores y otro del Ministerio de Economía y Finanzas. El alterno del representante del Ministerio de Transporte y Obras Pública es el Presidente de la Administración Nacional de Puertos. Personalmente, creo que el Puerto tiene una incidencia tan grande en la materia logística que sería bien importante que tuviera representación propia, no como alterno del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Yo le haría un lugar como titular. Del mismo modo, en representación del Ministerio de Economía y Finanzas actúa la Aduana. ¿Qué ocurre? La Aduana es especialista en asuntos aduaneros, pero no es la que genera la política económica vinculada con la actividad del sector. La Aduana es una mala polea de transmisión hacia el Ministerio de Economía y Finanzas de problemas que no son aduaneros. Entonces, dejaría un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, que pretendería que fuera lo más cercano posible a las autoridades que toman decisiones, y agregaría a la Dirección Nacional de Aduanas como miembro del Consejo de Administración. Eso daría cinco representantes oficiales, lo cual no me parece mal.

El otro punto que quería señalar entiendo que ya ha sido sugerido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a miembros de la Comisión refiere a la financiación a través de un porcentaje de la tasa consular, que ya ha sido dicho que no va a resultar. A la Cámara Mercantil le preocupa la creación de un Instituto que no tenga recursos, y no sé exactamente cuál va a ser la fuente de recursos que se va a aprobar en el Parlamento.

SEÑOR POZZI.- El tema de la tasa consultar no será incluido en el proyecto. De cualquier manera, según las conversaciones que hubo entre la gente del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Economía y Finanzas hay disposición de incorporar recursos presupuestales directamente en el Instituto Nacional de Logística.

Ahora nos abocaremos a la discusión del proyecto de ley, en el que no estará detallada la fuente de financiación. Pensábamos que el proyecto estaría votado antes del Presupuesto, pero no ha sido posible. Lamentablemente, todo lo que pasó por suerte con el Mundial, atrasó este tema que, en realidad, debía estar resuelto hace quince días. Tenemos problemas porque no puede estar contemplado en el Presupuesto debido a que el Instituto todavía no existe como tal. Estamos buscándole una solución al tema. Seguramente hoy aprobaremos el proyecto eliminando la tasa consultar porque no tiene razón de ser, y en estos quince días, de aquí a que se trate en Cámara, vamos a buscar la mejor forma de solucionar este problema que, como dice el señor Galdós Ugarte, es real. La idea es que el Instituto cuente con recursos.

SEÑOR UGARTE.- Entiendo perfectamente lo que dice el señor Diputado Pozzi, pero yo me refería a otra cosa. A mi entender, hay un compromiso de sacar rápido el proyecto y encontrar una buena fuente de financiamiento.

Si hay urgencia en aprobar el proyecto, hagámoslo lo más rápido posible, pero su financiamiento va a depender de los recursos que asigne el Ministerio de Economía y Finanzas en el Presupuesto, si se llega a tiempo. Sin embargo, no me parece que depender de la voluntad del Ministerio de Economía y Finanzas en el Presupuesto Nacional sea una buena solución como fuente de recursos para un Instituto de esta naturaleza.

Normalmente, estos institutos buscan cierta independencia financiera de todas las restricciones formales que existe en la Administración Pública para el gasto. En este caso no las vamos a tener, pero se va a depender de la cantidad de dinero disponible. Como se sabe, el Ministerio de Economía y Finanzas es muy "cuidadoso" con el dinero del Estado.

Los institutos que yo conozco básicamente, los vinculados al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en general tienen una fuente de recursos asociada a la actividad que promueven. Por ejemplo, el INIA, Instituto Nacional de Investigaciones Agropecuarias, se financia, por un lado, con un porcentaje anual de lo que se recauda por IMEBA y el Poder Ejecutivo aporta una cantidad equivalente. El INAVI se financia con una tasa que se aplica a las importaciones de vino. No me parece que sea muy eficiente dejar que el financiamiento del Instituto dependa exclusivamente del dinero que el Ministerio de Economía y Finanzas quiera destinarle en el Presupuesto. Este aspecto se lo dejo planteado para que lo piensen.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Si bien aún no se ha definido cómo se va a financiar el Instituto, creo que se deberían precisar claramente sus objetivos y los resultados versus el gasto que va a generar. Es decir, debería considerarse si será un gasto, cuáles serán los resultados y si estos contemplarían los objetivos que se definieron.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos escuchado prácticamente a todas las organizaciones que tienen que ver con este tema. En general, existe una visión bastante coincidente, más allá de que cada institución hace la proyección desde su actividad.

Más allá del detalle de esta actividad, personalmente me interesa saber si en este tema tan complejo por lo menos para quien no lo conoce el proyecto contempla los objetivos primordiales y la forma en que se quiere promover una actividad semiprivada que le permita desarrollarse de otra manera y proceder a lanzar esta fuente imponente de recursos que tiene Uruguay en esta actividad.

Este proyecto no se presentó en esta Legislatura sino en la anterior, y a algunos legisladores que no la integramos, y que no somos de esta área de actividad, en general nos queda la idea de que está todo el mundo de acuerdo, que este proyecto contempla todas las necesidades. No obstante, si bien el proyecto es perfectible, como toda cosa humana, y eventualmente alguna corrección se hará en la reglamentación, quiero estar seguro de que las expectativas se contemplan. Digo esto más allá de que luego se reglamente y que el Poder Ejecutivo lo oriente como la actividad privada está pidiendo. El resultado va a depender del gerente, y por eso el gerente decimos que va a ser el capitán del barco.

SEÑOR DE TORO.- Nuestros invitados planteaban la necesidad de que el Estado buscara un mecanismo de financiación. El proyecto contempla un aporte importante de diferentes sectores privados. En ese sentido, quiero saber si hay acuerdo general con este aporte, porque buena parte de la promoción de esta actividad generará beneficios a los particulares. Supongo que existe acuerdo en una participación importante en ese sentido, inclusive porque esta promoción genera, a través de todos los que intervengan, una economía de escala. Me refiero a que en lugar de hacerse una promoción parcial se podría hacer una general, con el Estado detrás.

Esto está planteado en los literales b) y c) del artículo 8º.

SEÑOR AZAR.- Una de las dificultades más grandes que existe para medir esta actividad es que el negocio se disemina mucho. No se podría decir que tal o cual empresa se beneficiaría de esta promoción. Este es un tema país. Entonces, es muy difícil, por lo menos en esta etapa, plantear una financiación privada, porque para ninguna empresa es muy claro cuál sería el beneficio inmediato que recibiría. Es muy claro cuando se analiza a nivel país, y por eso existen las mediciones que estuvimos comentando, pero es muy complejo precisar qué sector se beneficiaría.

Nos imaginamos que si se pudiese establecer que a partir de la creación del Instituto habría un incremento de la actividad, desde ese momento se podrían generar recursos para financiar al Instituto. La idea del proyecto no es que las empresas privadas, desde el inicio, participen de la financiación del Instituto. Vuelvo al ejemplo del turismo: es como si al Ministerio de Turismo lo financiaran los hoteles, las agencias de viajes, los remiseros, los quiosqueros, etcétera.

Si se gravara el tránsito sería un error garrafal, porque de lo que se trata es de ser cada vez más atractivos para que venga más carga. El beneficio del país es indirecto. No es por recaudación de una tasa. Siempre ponemos el ejemplo del río Nilo, que gracias a él se desarrolló una civilización y vive un país. Esto es como un río de cargas que recorre el país y lo que va generando es actividad económica e ingresos por diferentes vías. Es muy difícil analizar este tema desde ese punto de vista.

Con respecto a la pregunta del señor Presidente, sin duda que el proyecto es perfectible. A mí me gustaría que estuviera un poco más acotado, porque podemos caer en el peligro de las interpretaciones o de los "lobbies" sectoriales. El INALOG no podría ser un centro de "lobbies" de las instituciones que lo integran, sino que debería tener un objetivo país. Digo esto con propiedad, porque integro varias instituciones, entre otras la Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay, la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga y la Cámara Logística del Uruguay. Entiendo que esas instituciones en su casuística diaria, y siempre y cuando no sean cosas que toquen directamente al negocio de la distribución regional, tendrán que ir por sus canales a solucionar sus problemas con los jerarcas de turno. No debemos caer en que la INALOG sea un "arréglalo todo". Por eso hice énfasis en que la logística es otra cosa. Problemas hay todos los días. Es muy complejo todo el negocio logístico en general, y también es muy complejo el negocio logístico de distribución regional. Tenemos que acotarnos a ese negocio. Lo que tiene de bueno es que es un negocio país, donde todos nos ponemos la camiseta celeste. Es tanto lo que podemos ganar que podemos pasar por encima de los celos y de la competencia entre empresas privadas. Creo que acá hay un objetivo mayor para atacar, que debería ser el objetivo de la INALOG.

Por otra parte, en la CONALOG me convencieron de que no era el momento para hacer cambios y que a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. También me dijeron que había que sacar esto rápido porque de lo contrario no se iba a poder contar con los fondos porque no se iba a poder votar antes del presupuesto.

En principio se contempla esto, pero no es lo ideal.

SEÑOR UGARTE.- En la misma línea de lo que expresó el señor Azar, hay un compromiso de aprobar este proyecto con urgencia. Entonces, se dijo que lo mejor es enemigo de lo bueno. Usted sabe, señor Presidente, que yo hubiera redactado mucho mejor este proyecto.

(Hilaridad)

—— Respecto a la pregunta del señor Diputado de Toro, el literal B) del artículo 8º, que refiere a los recursos del Instituto yo lo interpreto así, establece: "El aporte de los particulares a través del financiamiento total o parcial de programas específicos". Entiendo que es el Instituto el que diseña los programas. No lo veo como un aporte. Dando una lectura superficial al proyecto, hay aspectos perfectibles. Por ejemplo, el literal B) del artículo 6º dice que el Consejo del Instituto va a "Aprobar planes y programas anuales preparados por el Poder Ejecutivo". Es decir que el Consejo del INALOG aprobaría lo que hiciera el Poder Ejecutivo. No sé qué fue lo que se quiso estipular en este artículo, pero habría que hacer algunos ajustes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En todo caso, el aporte de las empresas estaría en el literal C) del artículo 8º, que establece: "El aporte periódico que realicen las empresas privadas, mediante cuotas por servicios regulares o circunstanciales, cuyas categorías y cuantía determinará el Consejo de Dirección".

SEÑOR DE TORO.- Creo que el espíritu de ese artículo es que el Instituto puede llegar a desarrollar estudios y servicios, y así financiarse, y que a la empresa privada de alguna manera le sirva tenerlos porque siempre son una fuente genuina de financiamiento.

SEÑOR PRESIDENTE.- No es lo mismo el literal B) que el C). Una cosa son los programas especiales o específicos, y otra aquellas cuotas por servicios regulares cuyas categorías y cuantías determinará el Consejo de Dirección. Creo que son dos fuentes diferentes de financiamiento.

SEÑOR DE TORO.- De acuerdo.

La señora Fernández hablaba de costos y beneficios. ¿Cómo se compatibiliza eso con respecto a esto otro? Hago esta pregunta para tener claro el panorama completo.

SEÑORA FERNÁNDEZ.- Los ingresos pueden venir a través del Presupuesto quinquenal, del Estado o de privados. No importa de dónde venga el dinero, sino que exista equilibrio entre objetivos, resultados y gastos. Es simplemente eso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si abrimos la segunda puerta, podemos discutir durante muchos días. El tema es que hay urgencias y algunas cosas quedarían pendientes, más allá de que los Diputados me han dicho que el tema de los recursos, en vez de plantearlo en Comisión los que nos llevaría una discusión distinta, probablemente se discuta cuando se considere en el plenario. Todavía no conozco la fuente de financiamiento ni eventualmente los montos. En ese caso, tenemos que estar a lo que el Poder Ejecutivo nos provea porque es quien tiene la iniciativa, sobre todo en el tema recursos.

SEÑOR POZZI.- Pensamos aprobar este proyecto en forma general y no entrar en la consideración del articulado. Es posible que en el correr de estos días algunas de las cuestiones que se han planteado puedan contemplarse en la iniciativa. Lo que queremos ajustar es sobre todo el problema de la financiación.

Teníamos pensado que estas reuniones se iban a hacer mucho antes y que la ley iba a estar aprobada cuando se discutiera el Presupuesto. Este aspecto se nos desordenó a raíz de que todavía no logramos aprobar el proyecto, y eso implica modificar cosas. En estos días vamos a tratar de considerar la financiación. El proyecto contemplaba la tasa consular porque fue redactado hace bastante tiempo, pero notoriamente quedó sin efecto después de la reforma tributaria.

En eso estamos y seguramente ustedes van a estar informados de lo que se haga. Reitero que hoy vamos a tratar de aprobar el proyecto en general.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de nuestros invitados.

(Se retiran de Sala las autoridades de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios del Uruguay, de la Unión de Exportadores del Uruguay y de la Cámara Mercantil de Productos del País)

(Ingresan a Sala los representantes del Centro de Navegación)

—— Damos la bienvenida al señor Roberto Mérola y al doctor Álvaro Toledo, quienes asisten en representación del Centro de Navegación

La idea de la Comisión es escuchar la opinión de las entidades involucradas en el proyecto por el que se crea el INALOG, a efectos de saber si la iniciativa contempla vuestras aspiraciones y si tiene algún aporte o modificación que sugerir. Luego de que tengamos una idea acabada de la posición de las instituciones privadas consultadas podremos tomar algunas resoluciones con respecto a este tema.

SEÑOR MÉROLA.- Seguramente los señores Diputados saben que la iniciativa contó con la participación directa del sector privado. En nuestro caso, tanto el doctor Toledo como yo participamos en las primeras reuniones, representando al Centro de Navegación, y trabajamos junto con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y con las entidades que promovieron la iniciativa; en aquel momento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas fue sede y promotor del proyecto.

La iniciativa fue bastante discutida y, como en todo proyecto consensuado, en el que participan varios actores, no necesariamente contempla de forma exacta la visión o las posibilidades que cada uno veía en un instituto de este tipo. Es claro que nosotros, como Centro de Navegación, estamos totalmente de acuerdo con la necesidad de que exista un Instituto Nacional de Logística. Creemos que es fundamental que los actores privados y públicos tengan un ámbito en el que aunar posiciones, a la vez de debatir y solucionar problemas. Y aclaro que no me refiero a los problemas prácticos, que se dan en lo diario, porque en cada uno de los ámbitos del sector ya existe mucho diálogo, sino a una cuestión más de largo plazo, de futuro, con propuestas de otro tipo y, a la vez, a la generación de informes. La idea es realmente dar institucionalidad a la actividad logística en el país. Creemos que es una industria importante, que no está totalmente evaluada y valorada en su dimensión como sí lo están actividades de la economía del país, a pesar del volumen que tiene y de la proporción de Producto Bruto que representa. Pensamos que la creación de un instituto de este tipo tal vez sea "la" manera en este momento de darle esa posición.

Voy a plantear algunos pequeños detalles con respecto al proyecto no quiero decir objeciones, que estarían relacionados con la definición de cuáles deberían ser los integrantes que también deberían estar, aunque entendemos que en algún lugar hay que cortar. Nos parece bien que haya más privados que públicos; lo malo es que entre los sectores públicos involucrados está, por ejemplo, el Ministerio de Economía y Finanzas, que participa a través de la Dirección Nacional de Aduanas, aunque tiene otras áreas que resultarían muy importantes en una Comisión de este tipo, como la Dirección General de Comercio o, más relevante aún, el Área de Zonas Francas. Por otro lado, es fundamental que esté la Dirección Nacional de Aduanas, aunque todos sabemos que no siempre puede interpretar o transmitir la posición del Ministerio de Economía y Finanzas, porque se representa bastante bien a sí misma pero no es representativa de las políticas de esa Cartera. También faltarían las divisiones de sanidad animal y sanidad vegetal del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, que resultan fundamentales en una cantidad de trámites y procesos y constituyen un paso importantísimo para el comercio exterior, ya se trate de exportaciones o de importaciones. De todos modos, está claro que si uno empieza a pensar en todos los actores que tendrían que intervenir el instituto sería enorme. Entonces, a pesar de que esta opinión no corresponde solo al Centro de Navegación, sino que es compartida por muchos actores, preferimos que el Instituto exista, que se empiece a rodar y luego, en algún momento, si hay que rever algunas de esas cosas, se haga expresamente.

Otra posibilidad sería indicar taxativamente en un decreto o ley qué organismo debe representar a los Ministerios indicados en la norma como integrantes del Instituto. Por ejemplo, si se habla del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, podría establecerse que el titular debería corresponder a esa Cartera y el suplente, a la Administración Nacional de Puertos, y lo mismo podría hacerse con respecto al Ministerio de Economía y Finanzas.

Voy a hacer un comentario con respecto al tema presupuestario; aunque sé que no es objeto del informe que emitirá esta Comisión, es muy importante que, llegado el momento, un instituto de este tipo cuente con recursos presupuestales como para funcionar. Lo digo porque, por más perfecto que logremos crear este Instituto, si llegado el momento de funcionar no tiene recursos para hacerlo, habríamos generado una marca más, una sigla más, una reunión más para nosotros y para los funcionarios públicos que estuvieran participando, sin demasiada posibilidad de incidencia. |14:30:39| La creación de este tipo de organismos o de institutos nos parece que no está bien resuelta en cuanto al tema presupuestal, y no me refiero solamente a

presupuesto de dinero del Gobierno Central sino a herramientas para generarlo a través de formas de recaudación, etcétera; tal vez, esta sea otra de las cosas que haya que resolver.

Si nos dan a elegir, preferimos que haya un instituto, aunque no sea perfecto y que él mismo sea el que a través de algún mecanismo, decreto o modificaciones de la propia ley, sugiera los cambios que se requieran.

SEÑOR TOLEDO.- Quisiera reforzar las palabras del señor Mérola.

Pensamos que lo que Uruguay tiene que lograr en torno a la logística es crear, como lo ha hecho en otras áreas, una marca "Uruguay" y tiene que haber una profesionalización mayor. La logística tuvo hasta ahora un crecimiento explosivo y quizá la profesionalización, el atarse a determinadas normas profesionales no me refiero a las legales, necesariamente, no se ha dado como sí se ha dado, en los hechos, el crecimiento de la actividad. Pensamos que esto puede ayudarnos a normalizar, ponernos un estándar en cuanto a la actividad logística porque lo estamos necesitando.

Coincido con el señor Mérola en cuanto a que la creación del Instituto es fundamental. Antes de venir a esta reunión, la gente me preguntaba: "¿Qué va a pasar con esto? ¿Va a ser otra cosa más?" Como cualquier instituto, si tiene los medios, si realmente es utilizado por los privados y si la actividad se da, puede ser un nuevo punto de inflexión de la actividad logística del Uruguay. Creo que es esencial que tenga un presupuesto acorde. El señor Mérola mencionó quién podía estar y vemos que la ramificación es tan grande que con recursos limitados no va a caminar. Creo que debe estar bien definido en la ley cuál va a ser la forma de financiamiento de este proyecto así como quién va a ser el representante en cada una de las áreas de actividad. La Aduana tiene como limitación que no puede dejar de ser lo que es, un organismo de control, y este no necesariamente atiende las necesidades de la actividad. Tendríamos que llegar a una definición consensuada de quiénes deberían estar.

Pienso que no es bueno que se convierta en un instituto demasiado grande, demasiado abarcativo, pero sí que la normativa le permita el ingreso de determinados actores en momentos puntuales pero que no esté demasiado anquilosado, que tenga la libertad de poder consultar e integrar determinadas instituciones. Empecé a trabajar en esto hace once años y hoy les puedo asegurar que no tiene nada que ver la cantidad de negocios que manejo con la que manejaba antes; es muy cambiante. Creo que tiene que ser un instituto flexible, con rápida capacidad de reacción y si no puede integrar a todos en el elenco estable, que tenga estrellas invitadas en el momento que sea necesario.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la presencia. Tomaremos en cuenta lo dicho aquí que, además, se repite, por lo tanto se ve que están muy consensuadas.

(Se retiran de Sala los representantes del Centro de Navegación)

—— Hay una serie de aspectos que se repiten en las delegaciones que nos visitan como, por ejemplo, el de la integración. Con respecto a este punto y a otros, podrían hacer consultas.

SEÑOR POZZI.- Estamos estudiando estos temas y, probablemente, lleguemos a un consenso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esto no tiene ninguna trascendencia en cuanto al proyecto.

SEÑOR DE TORO.- Respecto a la participación de la ANP podría existir acuerdo. La otra cuestión es la doble participación del Ministerio de Economía y Finanzas. También nos plantearon agregar el tema de sanidad. Me quedan dudas en cuanto a las atribuciones del sector privado y lo relativo al presupuesto.

SEÑOR PRESIDENTE.- En realidad, ellos tienen razón con el control de sanidad animal y vegetal, pero es un tema sobre todo interno. En cuanto al tema presupuestal, es la llave de todo esto.

(Ingresa a Sala la Cámara de la Marina Mercante Nacional)

—— Le Comisión tiene el gusto de recibir a la Cámara de Marina Mercante Nacional integrada por los señores Álvaro Ardao y Jorge Razquín.

La intención es que la Comisión cuente con la opinión de ustedes respecto al proyecto de ley por el que se crea el INALOG. Ya estamos terminando la etapa de consultas y debemos ponernos de acuerdo dentro de la Comisión para elevar el proyecto al plenario de la Cámara. Entonces, así como hemos recibido desde todas las áreas los puntos de vista de las instituciones privadas que en mayor o menor medida participan en la logística, nos gustaría conocer la opinión de la Cámara de la Marina Mercante sobre el proyecto. Me refiero a cuáles son los aspectos positivos y negativos de la iniciativa y si se entiende que habría que hacerle algún agregado.

SEÑOR ARDAO.- Agradecemos a los señores legisladores por la invitación

Nosotros quisimos aprovechar la oportunidad de acudir a este ámbito, no solo por lo que refiere a este proyecto en particular, sino también para tener un primer contacto con los legisladores en este nuevo Período. Nos parece importante y nos gustaría seguir manteniendo este contacto en todos los temas que son de interés para la Marina Mercante y por lo tanto para el país.

En cuanto al proyecto concreto del INALOG, la Cámara de la Marina Mercante no tiene objeciones para hacer. Es bueno que el país se aboque a ordenar algo que va a ser muy importante para el Uruguay ya está siéndolo, por todo lo que significa la logística en el desarrollo de un país pequeño en el que tenemos que explotar todas las posibilidades.

La única preocupación que nos queda esto ya lo hemos vivido en la gestación del organismo anterior, que fue el CONALOG tiene que ver con la imposibilidad de participación de la Cámara de la Marina Mercante Nacional en estos temas. Nosotros nos reconocemos pequeños dentro de ese gran monstruo de la logística; y creo que hay que reconocerse en lo pequeño para saber que desde ese lugar hay una función que cumplir. Téngase presente que nosotros tenemos la responsabilidad de llevar en las unidades de la Marina Mercante el Pabellón Nacional, lo cual no es poca cosa. Eso me lleva a otro punto que queríamos agregar como introducción a nuestro relacionamiento con ustedes, que también le manifestamos al nuevo Ministro de Transporte y Obras Públicas, entre diferentes temas que de alguna manera justifican por qué a veces vamos quedando fuera en la representación ante determinados organismos.

Nuestra Marina pequeña está luchando: fue más grande y también luchó. Se hizo pequeña y nadie se dio cuenta de que había perdido una docena de unidades de ultramar. Y yo creo que los uruguayos nos tendríamos que hacer cargo de que perdimos esto, por uruguayos, más allá de todas las razones que serían para analizar en otro momento.

Por eso queríamos que conocieran las inquietudes que le planteamos al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, y en su momento también al señor Ministro de Defensa Nacional, es decir, a aquellos que tienen que ver con el quehacer de la Marina Mercante. Nos preocupa nuestra relación con Argentina, como le preocupa a todo el país; sabemos todo el esfuerzo que se está haciendo para llevar por los mejores destinos esa relación bilateral. Pero lo cierto es que nuestra Marina Mercante está imposibilitada de trabajar bien, porque nos hemos quedado sin un convenio de navegación y sin un convenio de carga con la República Argentina. Desde hace años resulta muy difícil volver a encauzar eso.

Por lo tanto, le hemos presentado a las autoridades actuales y también desde hace años la necesidad de volver a establecer ese convenio entre los dos países para poder trabajar. Porque da la casualidad de que en el otro marco, que es el del MERCOSUR, sí están vigentes los convenios bilaterales, pero como no lo tenemos con Argentina, ese convenio no está. Y como tampoco estamos en el convenio Argentina-Brasil, no podemos participar, por lo que volvemos a tener una traba. Por otra parte, si vamos un poco más allá y hablamos de la Hidrovía, tenemos otro país, Bolivia, y en ese marco tampoco podemos trabajar. Después de tantos años, con grandes festejos por ese acuerdo que dio origen al Protocolo de Las Leñas, los reglamentos no fueron ratificados en varios países y por lo tanto tampoco podemos navegar, porque los costos se nos hacen inaccesibles.

Estoy hablando de fracasos pero pensando en la esperanza. Yo creo en la integración; quiero la integración, pero no nos podemos tapar los ojos: tenemos que reconocer que todavía no la hemos logrado y que estamos

muy lejos de ello. En ese sentido, quiero dejar bien en claro que mi cargo en la Cámara es administrativo, desde hace casi cuarenta y un años, o sea que soy como el puente entre quienes apuestan su dinero y todo lo demás es país, es autoridad. Yo no tengo ningún interés personal en este tema. De hecho, en el período anterior, por decisión del Gobierno, fui nombrado para integrar la delegación uruguaya en el Comité Intergubernamental de la Hidrovía, desde esa realidad de mi experiencia en el sector privado. Por lo tanto, tampoco es una crítica hacia nadie, porque sé de sobra, habiendo estado antes en el sector privado y después en la delegación gubernamental, lo difícil que es arreglar esto. Pero me parece importante que los señores legisladores sepan que la tarea nos está resultando muy difícil, que hay muchas trabas y que los que siguen apostando, lo están haciendo con esfuerzos muy grandes.

Tenemos otra realidad por la que también hemos batallado bastante y es que en el Reglamento General de Prácticos existe una Comisión, creada por el artículo 125, en la cual tampoco participa la Cámara de la Marina Mercante Nacional. Lo hemos pedido incesantemente y no hemos tenido suerte. Entonces, cuando se nos pidió refrendar algún documento terminado esto pasó hace muy pocos meses, nuestra respuesta fue que nos parecía que primero debíamos integrar y discutir la redacción para después sí, con mucho gusto, poder refrendarla.

Por eso nuestra presencia en el día de hoy en este ámbito es, en primer lugar, por respeto al Parlamento, y para manifestarles el deseo de estar en esos ámbitos que se crean, como el INALOG, tratando de desarrollar todo lo que es logística, porque también en ella están las unidades que integran la Marina Mercante Nacional. Yo lo estoy diciendo hace tiempo y ahora hablo personalmente: estoy más cerca del arpa que de la guitarra, cuarenta y un años en lo mismo es mucho, y siempre sigo con esperanza. Y quisiera trasmitir a quien me siga la esperanza de que se puede: creo que todos debemos propender a que Uruguay pueda luchar con Argentina, pueda trabajar en la Hidrovía, para que pueda hacerse realidad el MERCOSUR y para que podamos tener una palabra en la famosa Comisión creada por el referido artículo 125.

Por último porque también soy en mi ser trabajador, no empresario quiero decir que me preocupa que muchas veces los temas laborales de nuestro sector se miran con ojos de tierra, que son muy diferentes a la actividad marítima.

De hecho, la OIT tiene expresamente separado aun en las reuniones lo que significa trabajo de tierra en lo que se refiere al sector marítimo, inclusive con conferencias hechas en forma separada.

Solo queremos agradecerles el poder ser escuchados y el permitirnos manifestar esta inquietud. El tema del INALOG fue para nosotros también la excusa para acercarnos a ustedes, para saludarlos, para desearles lo mejor en la tarea que entre todos les dimos y para pedirles que, aunque seamos pequeños, se sigan acordando siempre que suene algo que tenga que ver con el desarrollo de la marina mercante, porque queremos estar aun desde lo pequeño.

Al fin y al cabo, hace pocos días también en otro ámbito, desde lo pequeño, demostramos que podíamos aparecer en muchos diarios y en muchas opiniones de gente capacitada del mundo.

Por eso sigo con la esperanza, y se las trasmito, para compartirla y desde ya para ofrecer nuestra ayuda en todo lo que sea necesario y cuantas veces ustedes consideren importante escuchar la opinión de la Cámara, porque sin duda buscamos lo mejor para nuestro país y sabemos que esa bandera uruguaya que está enarbolando nuestros barcos no queremos que baje, sean pocos los que estén ahora, que no baje y que podamos con determinados elementos y herramientas hacer que esté en unos cuantos barcos más.

De mi parte, muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho vuestra presencia y el haber interpretado algunas cosas más que salen del espectro de lo que estábamos tratando, pero que son importantes para nuestro conocimiento, cosa que agradezco.

Pronto vamos a estar terminando de considerar este proyecto de ley y esperemos poder contemplar por lo menos parte de sus aspiraciones, lo que va a depender de la iniciativa del Poder Ejecutivo en la medida en que haya que hacer algún cambio, y de la Comisión que está compuesta por siete integrantes aunque hoy asistimos solo tres, que participamos y que tenemos que votar todo esto.

Muchas gracias.

Se levanta la reunión.